



Vers des gares internationales standardisées?

Etienne Riot

► To cite this version:

Etienne Riot. Vers des gares internationales standardisées?. Journées d'études urbaines : Des métropoles hors-sol ? La déterritorialisation de la production de l'urbain en question, Nov 2011, Lyon, France. <halshs-00638054v2>

HAL Id: halshs-00638054

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00638054v2>

Submitted on 23 Feb 2013

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Journée d'études urbaines de Lyon - novembre 2011
DES MÉTROPOLIS HORS-SOL ?
La déterritorialisation de la production de l'urbain en question
AXE 2
Standardisation et uniformisation de l'action collective urbaine.
-
Etienne RIOT
-
Doctorant en urbanisme – Laboratoire ville mobilité transport
Ecole des Ponts ParisTech – Université Paris Est

Vers des gares internationales standardisées?

Depuis le 1^{er} janvier 2010, le transport ferroviaire international des passagers est ouvert à la concurrence dans les pays membres de l'Union européenne. C'est un mouvement supplémentaire de l'intégration européenne du secteur ferroviaire depuis la directive 91/440 de 1991 qui fut suivie par la séparation entre les infrastructures et les opérations de transport, puis par l'ouverture à la concurrence du transport de marchandise. L'application de la directive et de ses suites réglementaires ont amené les différents Etats-membres à restructurer leurs secteurs ferroviaires pour qu'ils puissent garantir l'accès libre et non faussé aux infrastructures de transport et l'activité de transport à de nouveaux opérateurs.

Les grandes gares sont dans une situation particulière dans le processus d'intégration communautaire du secteur ferroviaire. Elles accueillent généralement des lignes internationales qui sont les premières à s'ouvrir aux nouveaux opérateurs ferroviaires au titre du troisième « paquet ferroviaire ». Aux avant-gardes de l'ouverture à la concurrence, leur adaptation à ses principes est aussi l'affaire des acteurs qui ont trait aux gares : les architectes, les urbanistes, les gestionnaires ferroviaires, les entreprises de restauration et de services aux passagers, les acteurs publics nationaux et locaux.

L'objectif de cette communication est de présenter ces différents acteurs et leurs interactions dans ce nouveau contexte de la concurrence ferroviaire ainsi que les conséquences pour l'aménagement et la gestion des gares. Cette étude vise ainsi à comprendre un segment de la production de l'urbain : celle de la grande gare qui est souvent une emprise spatiale conséquente, un enjeu de captation et de maîtrise de ses flux, une vitrine identitaire pour les villes.

La standardisation des gares serait alors un mouvement inédit visant à conformer l'espace des gares et les principes de son aménagement à des canons fonctionnels pour la concurrence ferroviaire. La production de la gare répondrait désormais d'une logique déterritorisée où les influences entre les acteurs, la course aux intérêts économiques justifieraient une certaine conception de l'espace au risque de le déterritorialiser, comme si l'espace de la gare pouvait arracher à leur territoire les mécanismes locaux et spécifiques de production de la ville.

Il s'agira en trois temps de nuancer voire déconstruire cette hypothèse par l'étude des acteurs puis par l'illustration de leurs modes de socialisation pour démontrer finalement que ce processus est à l'œuvre au-delà des simples pressions économiques et concurrentielles contemporaines car la gare représente un système technique urbain qui porte intrinsèquement et historiquement des tensions poussant à l'uniformisation des modes de production de son espace.

1/ Des acteurs et des logiques dans un contexte d'eupéanisation ferroviaire.

La gare est produite comme un territoire de la ville qui est aménagé et structuré dans une fonction urbaine et industrielle, en l'occurrence celle de l'arrivée et du départ des voyageurs ferroviaires. La gare est aussi produite sur un construit social de l'urbain, c'est-à-dire, un espace attendu pour les usages qui s'y déroulent, pour les interactions qu'il provoque, pour les perceptions qu'il draine et qui structurent pour partie la perception qu'en ont les acteurs.

Cette ambivalence appelle une certaine prudence : il faut éviter d'essentialiser les gares comme le simple outil technique d'un mode de transport et dans le même temps ne pas les dissoudre dans la complexité de la production urbaine en faisant fi de leur singularité fonctionnelle.

L'approche par les acteurs peut apporter une vision équilibrée de l'ambivalence des gares dans la production de l'urbain car elle prend en compte la fragmentation des décideurs nécessaire à la cohérence de l'aménagement de l'infrastructure.

a. Les gestionnaires des gares : différentes formes d'organisations pour un objectif commun.

La gestion et le développement d'une gare consistent à en assurer le bon fonctionnement technique – le développement nécessaire de l'infrastructure pour l'activité de transport, l'accueil des trains et des voyageurs, la conformité des quais, la fiabilité des informations adressées aux passagers, la sécurité et la sûreté de l'infrastructure – et le bon développement commercial – la mise à disposition de services commerciaux aux passagers, la possibilité de disposer de surfaces commerciales efficaces et rentables, la maximisation de l'espace utile non-ferroviaire pour rentabiliser les investissements nécessaires.

Ces fonctions ont toujours existé au sein des entreprises ferroviaires. L'ouverture à la concurrence a conduit à leur agrégation au sein d'organisations autonomes (filiales ou branches) pour les distinguer des activités de transport dans lesquelles elles étaient auparavant imbriquées.

En Allemagne, en Italie et en Belgique par exemple, les gares sont gérées par des entreprises, filiales de l'opérateur ferroviaire historique qui a été capitalisé durant les vingt dernières années. En Espagne, et dans une moindre mesure en Grande-Bretagne, les gares sont la propriété du gestionnaire d'infrastructure qui peut la remettre en gestion à une filiale ou à un opérateur ferroviaire qui y détient majoritairement des lignes.

En France, alors que l'infrastructure ferroviaire est rattachée à RFF, établissement public autonome de la SNCF, les gares restent propriété de l'Etat et sont remises en gestion à la SNCF qui a la charge d'y opérer les travaux nécessaires et d'y établir les règles de fonctionnement. La SNCF, pour se conformer aux principes concurrentiels, a créé une branche autonome dans son groupe, Gares&Connexions qui possède elle-même deux filiales, l'une chargée de la maîtrise d'ouvrage et des projets architecturaux (AREP) l'autre chargée de la commercialisation des espaces en gare (A2C).

Les critères de gestion divergent selon les impératifs financiers des acteurs, qu'ils soient capitalisés par des acteurs privés ou qu'ils restent majoritairement détenus par les institutions publiques.

Si les situations sont différentes, les tendances de fond convergent. L'autonomisation des gares dans le système ferroviaire répond à l'injonction européenne de séparer les trésoreries ayant trait aux opérations de transports de celles liées à la gestion des infrastructures. Les gares deviennent un objet urbain qu'il s'agit alors de mesurer pour évaluer ses coûts et ses bénéfices.

La définition des coûts impose une déconstruction des espaces en gare et de leurs usages: coût d'exploitation, de maintenance, de personnel, de développement. La recherche de ressources propres conduit à imaginer une tarification de la gare : ressources des surfaces commerciales,

ressources ferroviaires liées au paiement d'un droit d'utilisation de l'infrastructure par les opérateurs ferroviaires, ressources publicitaires enfin avec la mise à disposition d'une partie de l'infrastructure pour des usages de promotion commerciale qui se basent sur l'importance des flux de passagers.

La logique des gestionnaires des gares se concentre donc sur une recherche de l'utilité maximale de leurs espaces afin de garantir l'autonomie financière suffisante au développement de la gare mais aussi, à répondre aux impératifs budgétaires des organisations auxquelles ils se rattachent.

b. Les opérateurs ferroviaires : la production de la gare comme enjeu de distinction.

Les Etats Membres disposaient avant les directives initiées en 1990 d'administrations ferroviaires. Elles se sont progressivement transformées en entreprises publiques voire en entreprises privées capitalisées, et pour certaines, comme la *Deutsche Bahn* 10 ans après sa privatisation, cotée en Bourse.

Deux compagnies nous intéressent particulièrement dans le contexte actuel : l'entreprise historique *Eurostar* née d'un consortium public-privé français et britannique et qui est devenue filiale de la SNCF en 2009, et le nouvel opérateur ferroviaire NTV, *Nuovo trasporto viaggiatori*, apparu en Italie en 2010 et qui opérera ses premiers trains à compter de 2012.

Dans le cas d'*Eurostar* il s'agit d'un opérateur historique dans le sens où il faisait partie d'un consortium industriel entre deux Etats alors que les conditions de la concurrence n'existaient pas en France et qu'elle émergeait en Grande-Bretagne. L'entreprise a vu sa forme se modifier lorsqu'elle a été recapitalisée en 2010 avec la SNCF pour actionnaire majoritaire. Pour *Eurostar*, la nécessité de répondre aux objectifs de l'actionnaire SNCF passe notamment par la réalisation de performances commerciales dont les outils vont se traduire dans l'espace des gares. *Eurostar* cherche à développer pour ses clients une « *expérience du voyage* » qui ne doit pas connaître une variation d'une gare à l'autre¹ et se traduit par une uniformisation de toutes les formes présentes en gare: espaces commerciaux, quais, espaces d'attente, signalétique, billettique, il faut plier la logique de l'espace de la gare à celle de l'entreprise et de sa stratégie commerciale. Cette dimension implique le déploiement d'équipes concentrées sur ces problématiques et une coordination renforcée avec les différents gestionnaires des gares britanniques et françaises traversées par la compagnie. Cette tension de l'opérateur sur l'aménagement de la gare se retrouve aussi dans le cas italien.

Emmenée par son président Luca di Montezemolo, grande figure du monde industriel – il fut président de la confédération nationale du patronat italien – la société NTV s'est placée sur le créneau de la grande vitesse ferroviaire dont le réseau a été achevé en 2011 dans la péninsule et permet de relier dans des temps compétitifs avec l'avion les grandes capitales du pays. Afin de faire concurrence aux *freccie*, les TGV de l'opérateur historique *Trenitalia*, NTV souhaite développer une gamme de trains, *Italo*, et de services associés pour sa future clientèle. Pour renforcer sa singularité ainsi que sa visibilité en gare, l'entreprise a chargé le cabinet d'architectes de Stefano Boeiri de proposer un aménagement standard des espaces en gare qui seraient dédiés à l'enseigne NTV (le projet « *casa Italo* » prévoit l'implantation d'un aménagement identique d'un espace d'accueil/de vente/d'attente dans les 13 grandes gares italiennes).

Cette tentation de se singulariser dans l'espace tout en reproduisant ce modèle d'une gare à l'autre caractérise la standardisation des espaces intérieurs de la gare. Quelle qu'elle soit, la gare présentera les mêmes salles d'attente, les mêmes guichets, dont les couleurs, les mobiliers, l'apparence extérieure ne doivent pas varier pour rester facilement identifiables par le consommateur.

¹ Entretien avec Alexandre IMBEAUX, coordonnateur du projet gares, Eurostar Ltd, 6 décembre 2010, Londres.

Des études patrimoniales² et architecturales³ ont démontré qu'il y avait dans la conception des grandes gares historiques, un soin apporté à la qualité des mobiliers et des ornements des salles d'attente et des guichets commerciaux. Cette production intérieure de la gare s'inscrivait dans le projet général de l'architecte et de celui de la compagnie ferroviaire⁴, il n'était pas segmenté à une seule partie de la gare, ni à une compagnie (les gares américaines « Union » accueillaient différentes compagnies dans des locaux uniformisés). C'est donc une perspective différente qui se présente aujourd'hui: il ne s'agit plus de construire *ex nihilo* un espace d'attente dans le cadre de la gare en fonction d'un schéma général, mais plutôt d'utiliser la gare, patrimoine hérité, comme un terrain d'implantation, d'y plier l'espace à l'aménagement nécessaire pour la visibilité de la compagnie, en fonction de matériaux, de couleurs, d'objets qui sont propres à l'entreprise. La gare, même historique, est pensée comme une trame standardisée sur laquelle peut s'appliquer un aménagement reproductible d'une ville à l'autre.

c. Les concepteurs des gares (architectes et urbanistes): la gare-objet pour s'affirmer sur le marché mondial de la production des infrastructures.

La conception architecturale des gares est un enjeu majeur pour ce qui concerne la territorialisation de leur production. La méthode de conception détermine l'équilibre entre l'optimisation de l'infrastructure pour son gestionnaire et l'insertion urbaine du bâtiment et son intégration dans le tissu de la ville. L'Europe représente un terreau favorable aux agences d'urbanistes et d'architectes des gares. La concentration urbaine et la densité du réseau de gares existantes favorisent une connaissance de longue date de leur production.

A l'origine, dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, il a fallu inventer la gare, car elle ne se rapprochait d'aucune infrastructure existante⁵. Par les mots employés, la gare fut d'abord influencée par le modèle portuaire (embarcadères, quais etc.). Ensuite, l'évolution du trafic de passagers et l'intérêt de la puissance publique à maîtriser la concentration des flux de personnes de même que les enjeux de sécurité ont conduit les architectes à développer des techniques d'aménagement semblables d'une gare à l'autre.

Aujourd'hui, on retrouve deux types d'entreprises qui conçoivent les gares. D'une part, les grands cabinets d'architectes indépendants qui assurent le prestige des projets et accompagnent l'affirmation de l'identité nouvelle de la gare dans la ville (Foster, Grande-Bretagne, Calatrava, Espagne). D'autre part, les cabinets d'architecture spécialisés intégrés dans les grands groupes ferroviaires (AREP, France). Les uns et les autres produisent des gares en dehors de leurs frontières, notamment en Asie.

Cette production de l'infrastructure dans l'optique d'un marché mondial peut donner à penser qu'une déterritorialisation des gares est à l'œuvre, puisque la logique des cabinets porte à faire de chaque projet un argument pour la réalisation du prochain, que la logique des concours internationaux appelle la présentation de réalisations identifiables, compréhensibles au-delà de leur logique d'implantation. C'est bien la capacité à dépasser l'irréductible caractère territorial d'un enjeu urbain qu'est la gare qui est recherchée.

En Belgique, l'exemple de l'architecte Santiago Calatrava est une bonne illustration de cette tendance. Reconnu au niveau mondial, son architecture est facilement identifiable d'une ville à l'autre. A Liège, le groupe ferroviaire B-Holding (SNCB) et son agence d'aménagement, Eurostation lui ont confié la maîtrise d'ouvrage de la nouvelle gare TGV, Liège-Guillemins.

² FINAZZER FLORY, Massimiliano, *La stazione Centrale di Milano, il viaggio e l'immagine*, Skira, 2005: Milano.

³ MEEKS, Carroll L.V., *The Railroad Station, an architectural history*, Yale University Press, 1956 : New Haven.

⁴ PARISSIEN, Steven, *Station to Station*, Phaidon, 2001: Londres.

⁵ *Histoire des gares, histoire urbaine*. Séminaire les lieux - mouvements de la ville, vol. 1. Actes de la journée du 17 février 1995.

Conçue en rupture avec le tissu existant, elle ambitionne aussi de raccorder les parties de la ville qui étaient jusqu'à présent déchirées par la voie ferrée. Les caractéristiques esthétiques de la gare s'inscrivent dans la continuité de l'œuvre de l'architecte au point où l'on ne sait distinguer ce qui est spécifique à l'identité de la ville. Pourtant, la SNCB insiste, dans les visites spécialisées de la gare qu'elle organise, sur la dimension locale de la production de l'architecte. Les matériaux utilisés sont de la pierre bleue de Belgique. L'inclinaison du grand escalier d'accès aux quais depuis le parvis de la gare est la même que celle du grand escalier du palais ducal de la ville. L'architecte a insisté pour que la gare reprenne certaines des aspérités architecturales de sa ville d'insertion, comme s'il fallait marquer de symboles une infrastructure pour la singulariser autant que faire se peut.

A Liège, l'architecte porte un discours cosmétique qui vise à valoriser certains de ses choix d'aménagement comme des arguments imparables pour prouver l'enracinement urbain du projet. Les entretiens que nous avons commencé à mener avec les acteurs montrent pourtant combien le projet urbain de la gare de Liège-Guillemins cannibalise peu à peu la logique de reconstruction du centre-ville. Le dessein originel de Calatrava tel qu'il nous a été exposé vise à remodeler l'ensemble du centre ville à partir d'un équilibre tourné vers la gare, dans une logique de matériaux et d'agencements des espaces qui s'inscrivent dans sa continuité.

d. Les entreprises de services aux passagers : l'intégration de la gare dans l'urbanisme commercial.

Les entreprises de services aux passagers sont principalement représentées par les restaurateurs qui sont structurés dans des groupes internationaux ou qui ont vocation à l'être. Eliaance-Elior (France), Autogrill (Italie), SSP (Grande-Bretagne et Scandinavie) sont des organisations qui, à partir de la restauration de passagers, ont développé un ensemble d'activités qui débordent leurs cadres d'origine. La volonté de capter les flux de clientèle que représentent les passagers les a conduit à développer des approches techniques de connaissance des besoins des voyageurs et des gestionnaires des gares.

Aujourd'hui, on observe dans les discours et les présentations de ces entreprises que leurs offres ne présupposent plus la restauration comme le cœur de leur métier, mais comme la première approche de leur conception de l'espace de la gare. Ces entreprises font front sur plusieurs terrains : gares, aéroports, voire infrastructures de loisirs (grands musées, stades). Chaque terrain est un laboratoire de solutions qui peuvent se reproduire ensuite dans les gares. Pour le groupe SSP, l'expérience acquise dans la gestion de la restauration des passagers des aéroports a déterminé une expertise transposée aux grandes gares. Pour Eliaance-Elior et Autogrill, la présence historique sur les aires d'autoroute les a conduits à maîtriser et à développer la capacité d'aménagement de zones de chalandises restreintes intégrées dans une infrastructure contraignante.

La stratégie de ces acteurs s'inscrit dans la maîtrise de la complexité des besoins du gestionnaire de gare : assurer la rentabilité de l'espace tout en maintenant un niveau de service nécessaire que peuvent attendre les usagers. En d'autres termes, les groupes de restauration proposent aujourd'hui aux gestionnaires de gare de prendre en charge l'aménagement et la maintenance des espaces d'attente des voyageurs (des salles d'attente aux halls de gare) en échange d'une concession commerciale et de la mise en place de points de vente⁶.

Cette fonction de production de l'espace des gares a été évoquée par la Sénateur du Bas-Rhin Fabienne Keller dans son rapport au gouvernement sur l'avenir des gares françaises⁷. Dans l'entretien qu'elle nous a accordé, elle précise ce rôle commercial : *« il n'y a rien de mieux qu'un commerce, parce que c'est propre, animé et il y a quelqu'un dedans. Donc, dans une gare, avoir des commerces, c'est de manière assez automatique, apporter de la sécurité, apporter de l'apaisement, parce que du coup, quand vous êtes dans une boutique à flâner, ça baisse la pression, ça apporte du*

⁶ Entretien avec Jean-François CAMARTY, Directeur d'Eliaance-Elior, 10 septembre 2010, Issy-les-Moulineaux.

⁷ KELLER, Fabienne, La gare contemporaine. Rapport au Premier ministre. 10 mars 2009.

service, [...] ça change l'ambiance. [...] Toute la question c'est l'équilibre [...] Les commerces c'est très utile mais une gare n'est pas un grand centre commercial. Il faut trouver un équilibre avec des espaces où il n'y a rien, des espaces avec des services publics, et puis des espaces commerciaux. Les commerces sont aussi de la ville, je ne parle pas des centres commerciaux mais bien des commerces comme ceux qu'on trouve en pied d'immeuble, la baguette, le paquet de cigarette etc., le commerce c'est aussi la normalité, c'est aussi la ville. »⁸

De la part d'une élue, cette vision utilitariste de l'usage commercial des gares comme coproducteur de l'espace est significative des choix à l'œuvre pour parvenir à un financement des gares alors que leurs gestionnaires doivent garantir l'autonomie de leur comptabilité par rapport à l'opérateur historique. Elle marque aussi l'importance du lien et des relations entretenus entre acteurs privés et acteurs institutionnels publics.

e. Les institutions publiques nationales et locales : la gare, un terrain d'influences.

Les institutions publiques sont d'abord liées à l'aménagement des gares en fonction de leur possession des infrastructures. Dans les pays où l'opérateur ferroviaire a été privatisé, les gares font partie de ses actifs patrimoniaux. En France, où la SNCF reste un opérateur public, et malgré l'existence de RFF, les gares sont propriétés de l'Etat, remises en gestion à la SNCF.

Les institutions influencent l'aménagement des gares par les critères de sécurité et les réglementations d'accès qu'elles définissent. La dimension sécuritaire produit une déterritorialisation de la production des gares, au même titre que pour les aéroports. Le pouvoir régalien se matérialise dans les frontières matérielles posées en gare : isolement de quais, postes frontières. Les impératifs de sécurité produisent aussi des normes d'aménagement : largeur des quais, des portes d'accès, des voies d'évacuation etc.. Le pouvoir réglementaire dans les domaines de l'accessibilité se concrétise notamment dans la mise en conformité des espaces à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Les collectivités locales peuvent aussi être amenées à déterminer certaines voies d'aménagement des grandes gares. La compétence d'organisation des transports ferrés régionaux dans plusieurs pays européens (Allemagne, Italie, France) incite les gestionnaires des gares à se rapprocher des institutions régionales pour adapter la stratégie d'aménagement de l'espace aux usages souhaités par les autorités organisatrices. L'impératif de l'intermodalité se développe à la faveur des financements engagés par les collectivités comme une marque de leur influence. Cependant, l'intermodalité, quand elle est présentée à une échelle régionale, pose la question de la dimension de l'espace de la gare en ville par rapport à l'échelle de sa pratique. L'adaptation des espaces de la gare aux mobilités pendulaires, la configuration de certains commerces et de certaines voies d'ouverture sur la ville inscrivent l'espace de la gare dans une échelle macro-locale, aux confins des aires urbaines.

Les institutions publiques font aussi valoir leur rôle dans le cadre de la protection patrimoniale des gares et définissent ainsi les contours de leurs aménagements lorsqu'il s'agit des gares anciennes. Cette spécificité est récente, elle prend source dans les mouvements d'opposition aux destructions modernistes des années 1950 et 1960, notamment après la destruction des Halles à Paris qui va précipiter la préservation et l'inscription de la gare d'Orsay au patrimoine historique. C'est d'ailleurs à partir de la décennie 1970 que sont publiés les premiers décrets de protection du patrimoine des gares⁹.

Cette patrimonialisation des gares, qui touche d'abord les grandes gares, est un facteur complémentaire pour la formalisation de leur production urbaine. Les gares s'inscrivent dans un cadre réglementaire national. Si elles sont partie intégrante de la ville, elles appartiennent aussi au patrimoine du pays, à son échelle symbolique.

⁸ Entretien avec Fabienne KELLER, Sénateur du Bas-Rhin, 15 septembre 2010, Paris.

⁹ FOSSEYEUX, Jean, « Vingt ans d'histoire du patrimoine architectural et du paysage ferroviaire », *Revue d'histoire de chemins de fer*, n°39, 2009.

Gestionnaires de gares, opérateurs ferroviaires, architectes et urbanistes, entreprises de services, institutions publiques, la production des gares est traversée par des acteurs en constante évolution dont la définition des intérêts ne répond pas uniquement d'une logique territoriale mais bien souvent de la recherche d'équilibres économiques et réglementaires. Ces modèles parfois antagonistes appellent une négociation entre les acteurs pour pouvoir s'équilibrer les uns avec les autres.

2/ Quelques illustrations à plusieurs échelles de modes d'interaction et de socialisation des acteurs de la production des gares.

On ne saurait réduire les interactions entre les acteurs à l'étude de leurs modes de socialisation, cependant, c'est une approche utile pour percevoir à grand trait les logiques à l'œuvre dans la production d'un entre-soi professionnel. De cet entre-soi naît une approche formalisée de la gare. A trois échelles, nationale, européenne et mondiale, nous présenterons quelques scènes de rencontre entre les acteurs de la production des gares.

a. influencer le débat à une échelle nationale: l'exemple des «Ateliers de la gare» de SNCF Gares&Connexions.

Les «Ateliers de la gare»¹⁰ ont été lancés peu de temps après la création de la branche en 2009 pour fédérer le débat autour de l'avenir des gares françaises. Doté d'un comité scientifique où siègent des universitaires, des experts venus du monde économique et quelques élus, les «Ateliers» sont l'occasion, tous les mois environ, de faire le point sur une thématique spécifique. Lors de la première saison en 2010, le programme concernait surtout des enjeux contemporains, autour de l'urbanisme commercial en gare, le développement des programmes de sécurité, les enjeux des technologies etc.. A partir de 2011 le programme thématique reprend les axes qui avaient constitué le catalogue de l'exposition «Le temps des gares» organisée au centre Pompidou en 1978 et qui avait accompagné le mouvement pour la sauvegarde de la gare d'Orsay et sa reconversion en musée.

Les participants aux «Ateliers de la gare» sont les principales parties prenantes du débat contemporain sur leur avenir: cadres de la SNCF, représentants des collectivités territoriales, dirigeants des grandes entreprises de services aux passagers comme les restaurateurs, lobbys divers et variés autour des questions d'adaptation aux publics spécifiques, des enjeux de sécurité, et enfin, architectes, urbanistes et chercheurs sur les questions ferroviaires.

Sauf exception lorsqu'un partenaire co-organise la session, les «Ateliers de la gare» se tiennent au siège de Gares&Connexion, avenue de la porte d'Ivry à Paris, dans une ancienne usine d'automobile réaffectée, dont l'organisation intérieure garde quelques traces de son identité passée, ce que les organisateurs des débats ne cessent de rappeler, comme pour montrer que le dépassement de l'âge de l'automobile est en cours et qu'en ces lieux se préparerait l'avènement d'un nouvel âge ferroviaire.

Les débats qui font suite à chaque thématique présentée par quatre à cinq experts permettent l'échange et la socialisation des termes de la négociation entre les acteurs. Aux traditionnelles récriminations des fédérations d'utilisateurs s'ajoutent régulièrement des interventions d'acteurs qui souhaitent rendre public des désaccords ou des convergences d'intérêts avec le gestionnaire des gares. C'est l'occasion d'une mise en scène des échanges et des pratiques entre les différents acteurs. On a ainsi pu constater de la part des intervenants de la SNCF une récurrence dans l'usage des exemples à l'appui d'argumentaires et de réponses aux questions: les gares hollandaises sont une référence, le projet de réhabilitation de la gare de Montpellier fera date en

¹⁰ Les synthèses des Ateliers de la gare peuvent être consultées sur le site <http://www.gares-connexions.com/fr/gares-du-futur/les-ateliers-de-la-gare>

terme d'insertion urbaine, la distribution de paniers de légumes biologiques dans les gares franciliennes est typique des nouveaux services innovants proposés en gare etc..

Les «Ateliers de la gare» permettent à la SNCF d'organiser une socialisation des termes du débat et de construire un agenda sur la question. Lors des «Ateliers de la gare» les plus récents, l'intervention des plus hauts dirigeants du groupe, en complément de la directrice de la branche, a confirmé l'importance accordée à ces réunions. La présence récurrente des dirigeants des grandes entreprises de restauration de passagers marque aussi l'intérêt de maintenir constamment les liens avec le gestionnaire des gares alors que les appels d'offre du gestionnaire des gares sont nombreux dans le cadre du programme de rénovation des gares engagé depuis plusieurs années. Les « Ateliers de la gare », au-delà de leur vertu pédagogique envers les acteurs invités permettent ainsi à la SNCF de structurer ses négociations et de cerner les intérêts et les stratégies en place¹¹.

Les «Ateliers de la gare» ne sont pas les seuls lieux de la construction d'un entre-soi des acteurs du secteur et de l'édification d'un vocabulaire et de pratiques communes. Depuis deux ans, le colloque «Villes en gare» est ainsi organisé par l'association des maires des grandes villes de France (AMGVF) en partenariat rapproché avec la SNCF et sa branche Gares&Connexions. Il a pour but de dresser un tour d'horizon de la question des gares par rapport aux enjeux urbains. Ce colloque annuel n'engage pas les mêmes processus de socialisation que permet la fréquence des «Ateliers de la gare » car il mobilise d'avantage les élus locaux au risque de confondre les priorités entre grandes, moyennes et petites gares.

b. La socialisation des acteurs au niveau européen : l'exemple de « Next Station » organisé par l'Union internationale des chemins de fer.

A l'échelle européenne, il existe depuis 2005 une mobilisation des acteurs autour des gares avec le congrès «Next Station» organisé par l'Union internationale des chemins de fer (UIC). Piloté par la commission des gares de l'UIC et géré par la société ferroviaire historique du pays d'accueil, après Rome et Paris, ce fut Bruxelles qui accueillit plus de 500 participants en mars 2011. International par définition, le colloque reste malgré tout l'apanage des compagnies ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure européens. Principalement, ce sont les représentants français, espagnols, hollandais, italiens et belges qui sont intervenus lors des différentes tables rondes de la dernière édition.

«Next Station» permet de poser les termes du débat. En anglais pour une grande majorité, chaque intervenant reprend à son compte une terminologie qui n'est plus dictée par l'impératif technique mais bien par la motivation économique: *customer satisfaction, profit growth, intermodality, commuters, profit center, shopping areas*. Traduit en français, ces termes pourraient susciter des débats houleux de la part des autres acteurs ferroviaires, que ce soient par exemple les collectivités locales et les organisations syndicales. Le colloque «Next Station » permet donc un échange, sur la base de termes du débat communs, autour d'un partage de bonnes pratiques et des perspectives de développement des différents pays. Il est aussi l'occasion de l'expression courtoise de différents entre les opérateurs désormais en concurrence.

Au cœur des discussions qui concernaient les aspects de gestion des gares, les taux, les éléments d'évaluation, la recherche de dénominateurs communs qui favorisent la comparaison des situations irriguait une partie des débats.

Il nous est apparu que la situation concurrentielle européenne amenait un nouveau positionnement des acteurs et de leurs outils de débat: la volonté de construire une vision des gares fondée sur des outils quantitatifs en faisant fi parfois de la réalité territoriale et structurelle des gares dans le débat. On pourrait caractériser cette évolution comme une tentative d'étalonnage économique de la gare et de son espace.

¹¹ Entretien avec Caroline DE JESSEY, Directrice de la communication de Gares&Connexions, 10 janvier 2011, Paris.

c. L'échelle internationale de l'entre-soi : les exemples de « *Railway Terminal Expo Conference* » et du *Watford group* comme creuset d'une déterritorialisation de la production des gares.

A l'échelle mondiale, on observe l'organisation de différentes manifestations autour des gares, souvent le fait d'entreprises spécialisées dans l'organisation de congrès professionnels catégoriels. « *Railway Terminal Expo Conference* » représente sans doute le plus important d'entre eux par la dimension de l'événement. Organisé au sein d'un congrès plus large dédié à toutes les infrastructures d'accueil des passagers (les aéroports, les ports, les gares), « *Railway Terminal Expo Conference* » associe différentes conférences thématiques sur des problématiques mondiales ainsi qu'une fonction de foire commerciale où les différentes entreprises spécialisées dans l'aménagement des gares présentent leurs produits et leurs innovations. Il en va ainsi des bancs, des distributeurs de boissons, des systèmes d'éclairage, des logiciels de planification des flux, des styles de revêtements des sols, des systèmes de clôture etc. Cette foire commerciale peut être considérée comme une scène de la socialisation entre les acteurs des gares et dans le même temps comme un creuset de la standardisation qui s'y développe par l'échange commercial. Une entreprise spécialisée peut ainsi être approchée par un gestionnaire de gare européen, asiatique, sud-américain ou moyen-oriental pour un produit identique dont la production en série, standardisée assurera la compétitivité du coût.

Dans un registre différent, le *Watford group* est une conférence internationale organisée depuis 1963 à l'initiative des bureaux d'architectes des compagnies ferroviaires britanniques, hollandaises et suédoises qui s'est progressivement élargie à plus de vingt pays à partir des années 1980 et notamment après les débuts de l'intégration européenne ferroviaire. Cette conférence réunit les responsables des gares des grands groupes ferroviaires et réfléchit à l'avenir architectural et urbain de l'environnement ferroviaire. Chaque année au cours de la conférence, les *Brunel Awards* sont attribués aux projets les plus méritants relatifs à la qualité esthétique et artistique des infrastructures et objets des entreprises ferroviaires. C'est un lieu essentiel de la diffusion des modèles d'aménagement et de conception des gares.

*

Si certaines initiatives de rencontres entre acteurs sont inédites en France et en Europe, d'autres sont plus anciennes à l'échelle internationale car le secteur ferroviaire depuis son origine comporte une dimension déterritorisée, où l'importance des échanges de pratiques et de convergence des modèles a souvent favorisé la standardisation de ses infrastructures. Les gares s'inscrivent dans ce mouvement, ce qui amène à relativiser le caractère inédit de leur uniformisation ou de la tentation de leur standardisation.

3/ Des racines historiques pour la standardisation des gares.

On a pu voir combien la situation contemporaine de la production des gares européennes est influencée par les paramètres économiques de l'ouverture à la concurrence - qui multiplie le nombre d'acteurs qui y ont affaire - et par la structuration à l'échelle mondiale de scènes de socialisation qui favorisent la convergence des formes d'aménagement et des instruments nécessaires à la gare.

On pourrait être tenté d'en conclure à une déterritorialisation de la production des gares, comme une illustration, très localisée dans la ville, de la production hors-sol de l'urbain. De cette situation pourrait naître une trame répétée à d'autres espaces spécialisés. Le parallélisme avec l'urbanisme commercial est souvent tracé d'autant plus que des exemples archétypiques des villes moyennes-orientales ou asiatiques démontrent une convergence entre infrastructure de transport, urbanisme commercial et production de la ville¹².

¹² DAVIS, Mike, *Le stade Dubaï du capitalisme*, Les prairies ordinaires, 2007 : Paris.

Pourtant, nous proposons l'hypothèse que la gare est intrinsèquement porteuse d'une standardisation de l'espace et qu'elle agit comme un morceau de ville déterritorialisé depuis son émergence. Nous voyons deux éléments nécessaires pour la démonstration de cette hypothèse:

- S'il existe une standardisation en cours, elle constituerait une troisième phase d'un mouvement historique.

Les travaux de Carroll L.V. Meeks¹³ et de Meredith L.Clausen¹⁴ ainsi que ceux de Virginie Lefebvre¹⁵ permettent de tracer une perspective de la standardisation des gares et des logiques qui l'ont conduite.

Dans une première période à partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, la recherche d'un modèle d'aménagement des gares s'est traduite par une diffusion des architectures et des modes d'agencement de l'espace intérieur, au-delà des considérations économiques. C'est ainsi que peuvent être répertoriés des types de gare selon leurs aspects et des caractéristiques communes. A cette phase de standardisation a succédé au début du XX^{ème} siècle une période de mégalomanie pour reprendre les termes de Meeks où l'expansion du trafic ferroviaire demandait une réorganisation des gares dans des visions grandiloquentes qui ont permis une nouvelle singularisation des espaces.

Les travaux de Clausen et Lefebvre permettent d'envisager qu'une deuxième phase de standardisation fut à l'œuvre après la deuxième guerre mondiale, lorsque le mouvement architectural moderniste a rencontré, par exemple, les impératifs économiques des entreprises ferroviaires américaines ou les velléités d'aménagement du pouvoir gaulliste en France. Il en a résulté une production standardisée des gares, reproductible dans un style international et détachée de la logique du tissu urbain, selon des normes nouvelles hermétiques aux pratiques locales. Les cas de Grand Central Terminal à New York et Paris Montparnasse sont des archétypes de cette période.

- La dimension sécuritaire du transport ferroviaire a été un levier d'une déterritorialisation et d'une harmonisation de l'aménagement des gares.

Les travaux de Georges Ribeil¹⁶ ont pu démontrer combien la logique sécuritaire a porté les Etats à intervenir, au moyen d'outils réglementaires et d'action sécuritaire, dans l'aménagement des gares. Cette tension a conduit à l'harmonisation des espaces intérieurs, à la production des salles d'attente, à la définition des quais. Elle est aujourd'hui encore une des logiques de la production urbaine de la gare¹⁷.

La nouveauté contemporaine tiendrait éventuellement à l'échelle européenne d'inscription des activités ferroviaires. Lors du colloque « NextStation », la responsable d'une étude sur la sécurité des gares pour l'Union internationale des chemins de fer a ainsi présenté les enjeux de la définition nécessaire, à l'échelle européenne, d'une stratégie de sécurité dans les gares. La question de la sûreté face au terrorisme produit des réponses différentes de la France à l'Allemagne. En conséquence, des points importants sont soulevés quant à l'accès aux quais (libres ou restreints), aux contrôles (installation de scanners) qui doivent être arrêtés à l'échelle de l'Union afin de garantir une continuité de ces aspects dans toutes les gares traversées par les compagnies en concurrence sur les lignes internationales. On constate dans cet exemple une

¹³ Op.Cit.

¹⁴ CLAUSEN, Meredith L., *The Pan Am Building and the shattering of the modernist dream*, MIT Press, 2005 : Cambridge.

¹⁵ LEFEBVRE, Virginie, *Paris, ville moderne*, Norma Editions, 2003 : Paris.

¹⁶ RIBEIL, Georges, D'un siècle à l'autre, les métamorphoses de la grande gare française, in *Histoire des gares, histoire urbaine*. Op.cit.

¹⁷ cf. infra 1.e

résonnance avec les débats qui avaient accompagné la clôture des lignes ferroviaires en France ou les modes d'accès aux quais, qui avaient transformé l'aménagement des gares après une uniformisation des règlements par les autorités publiques.

La déterritorialisation de la production de l'urbain quand elle s'en rapporte aux gares ne semble donc pas un phénomène strictement contemporain. Au contraire, il s'inscrit dans la continuité d'un espace urbain soumis de longue date à des pressions techniques et économiques qui favorisent sa standardisation.

L'intégration communautaire permet un déplacement des échelles où se forment ces logiques déterritorialisées. La mise en concurrence des acteurs ferroviaires influence la recherche de repères standards pour trouver les meilleures pratiques et les modes d'aménagement les plus efficaces à la rentabilité des gares. Cette nouvelle phase de standardisation des gares s'opère ainsi dans un cadre européen, porté par une mondialisation des échanges.

Si le système-gare comporte de nombreux leviers pour l'uniformisation des formes d'aménagement et des usages des espaces, l'intensification des flux de voyageurs que les gares accueillent accroît l'intérêt des acteurs pour leur maîtrise. La complexité des nouveaux modes de financement accentue aussi la nécessité de les imbriquer plus fortement dans les projets urbains¹⁸, au risque de diffuser, dans la production de l'urbain, les vices et les vertus d'une action collective standardisée, influencée par les appels à un espace malléable et orienté vers l'expression de la concurrence économique d'opérateurs dont les intérêts s'équilibrent par des modes de socialisation déterritorialisés.

BIBLIOGRAPHIE

CLAUSEN, Meredith L., *The Pan Am Building and the shattering of the modernist dream*, MIT Press, 2005 : Cambridge.

DAVIS, Mike, *Le stade Dubaï du capitalisme*, Les prairies ordinaires, 2007 : Paris.

FINAZZER FLORY, Massimiliano, *La stazione Centrale di Milano, il viaggio e l'immagine*, Skira, 2005: Milan.

FOSSEYEU, Jean, « Vingt ans d'histoire du patrimoine architectural et du paysage ferroviaire », *Revue d'histoire de chemins de fer*, n°39, 2009.

KELLER, Fabienne, *La gare contemporaine*. Rapport au Premier ministre. 10 mars 2009.

LEFEBVRE, Virginie, *Paris, ville moderne*, Norma Editions, 2003 : Paris.

MEEKS, Caroll L.V., *The Railroad Station, an architectural history*, Yale University Press, 1956: New Haven.

PARISSIEN, Steven, *Station to Station*, Phaidon, 2001: Londres.

RIBEIL, Georges, D'un siècle à l'autre, les métamorphoses de la grande gare française, in *Histoire des gares, histoire urbaine*. Séminaire les lieux - mouvements de la ville, vol. 1. Actes de la journée du 17 février 1995.

TERREIN, Jean-Jacques, MARIE, Jean-Baptiste, LEHEISS, Stéphanie, *Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse*, collection la ville en train de se faire. Editions Parenthèses, 2011 : Marseille.

¹⁸ TERREIN, Jean-Jacques, MARIE, Jean-Baptiste, LEHEISS, Stéphanie, *Gares et dynamiques urbaines, les enjeux de la grande vitesse*, collection la ville en train de se faire. Editions Parenthèses, 2011 : Marseille.

etienne.riot@enpc.fr
-
www.etiennერიot.eu